Nr 20 (63)

za KIEROWNICĄ

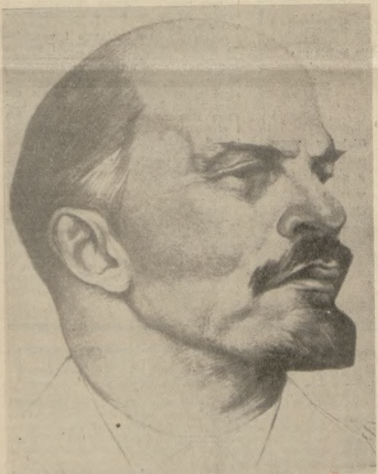
PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY Warszawa, dnia 1 - 15 listopada 1951 r. Cena 0.75 gr

NIECH ŻYJE XXXIV ROCZNICA WIELKIEJ SOCJALISTYCZNEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ!

POCZĄTEK NOWEJ EPOKI SZCZĘŚCIA LUDZKOŚCI

34 lata temu klasa robotnicza Rosji pod kierownictwem partii bolszewików i jej genialnych wodzów Lenina i Stalina zdruzgotała państwo obszarników i kapitalistów, ustanawiając władzę radziecką, budując państwo wolnych ludzi pracy. Dzięki zwycięstwu Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej na szóstej części globu ziemskiego, zlikwidowany został nikczemny system wyzysku człowieka przez człowieka, zakończony okres ucisku społecznego i narodowego. Zwyciężyła rewolucja proletariacka, wskazując drogę do nowego, lepszego świata, do społeczeństwa, które nie zna bezrobocia, kryzysu i nędzy, społeczeństwa wolnych ludzi pracy.



Rozpoczęła się nowa epoka dziejów ludzkości. Narody Związku Radzieckiego pod przewodem partii Lenina—Stalina, ustanawiając dyktaturę klasy robotniczej, utorowały drogę do komunizmu wszystkim krajom i narodom świata.

PO drodze tej od 34 lat kroczy pierwsze socjalistyczne państwo na świecie, będąc dumą i nadzieją ludzkości. Lata istnienia Kraju Rad, to niepowstrzymany zwycięski marsz naprzód ku piękniejszemu i radośniejszemu życiu. To pełna chwały, choć niełatwa droga. Wiodła ona przez krwawe fronty wojny domowej i interwencji, przez nieugiętą walkę z trudnościami w okresie pierwszych stalinowskich pięciolatek, przez groźne i zwycięskie lata wojny z faszyzmem do gigantycznego, pokojowego budownictwa ZSRR, ukazującego narodom wspaniałą przyszłość świata — szczęście ludzkości, komunizm.

Dla realizacji tych celów narody radzieckie pragną pokoju. Już w dniach Wielkiej Rewolucji, nazajutrz po objęciu władzy przez prostych ludzi rozległ się ich głos za pokojem. Na II Zjeździe Rad uchwalono „Dekret o pokoju", będący do dziś podstawą całej polityki zagranicznej Państwa Radzieckiego. W latach międzywojennych Związek Radziecki ostrzegał niezmordowanie i demaskował wojenną politykę imperialistycznych państw Europy i Ameryki.

DZIŚ, po rozgromieniu faszyzmu hitlerowskiego ZSRR stoi znów na straży pokoju świata, krzyżując skutecznie zbójeckie plany spadkobierców Hitlera. Związek Radziecki i Wielki Chorąży Pokoju Józef Stalin, konsekwentnie kierują walką całego światowego obozu bojowników o pokój. Ostatnie oświadczenie Generalissimusa Stalina, udzielone korespondentowi Prawdy w sprawie bomby atomowej, przyczynia się do jeszcze większego wzmożenia walki o pokój, jaką prowadzą narody świata. Słowa Stalina dowiodły, że istnieją wszelkie szanse zachowania pokoju, a fakt, że przestał już istnieć amerykański monopol w dziedzinie bomby atomowej jest przestrogą i hamulcem dla imperialistycznych podpalaczy świata.

Dzięki słusznej stalinowskiej polityce pokoju i współpracy między narodami światowy obóz pokoju, na którego czele kroczy Związek Radziecki, obejmuje już dziś 12 państw, liczących ponad 800 milionów ludności, oraz posiada miliony swych zwolenników w krajach kapitału, którzy swą walką krępują ręce imperialistycznym rządom w ich dążeniach do wywołania nowej wojny.

NARÓD nasz ma do zawdzięczenia Wielkiej Rewolucji Październikowej szczególnie wiele. Dwukrotnie odzyskaliśmy dzięki rewolucji niepodległość. Raz po pierwszej wojnie światowej, drugi raz w 1944 roku. W 1917 r. rewolucja obaliła carat, jednego z zaborców oraz wzmogła ruch rewolucyjny w Austrii i Niemczech, doprowadzając do podcięcia tam tronów zaborczych. Tym samym zostały stworzone podstawy do odzyskania niepodległości przez nasz naród.

Ale po roku 1918 władzę uchwyciła w Polsce burżuazja. Rządy burżuazyjne, rządy zdrady narodowej zawiodły nasz kraj do katastrofy wrześniowej. Dopiero rozgromienie hitlerowskiej machiny wojennej przez Armię Radziecką — Armię Rewolucji Październikowej przyniosło wyzwolenie naszemu krajowi. Umożliwiło to polskiej klasie robotniczej ujęcie władzy w swoje ręce, umożliwiło dokonanie wielkich historycznych przemian i nasz obecny marsz do socjalizmu.



DLATEGO z dumą i radością wita, wraz ze wszystkimi narodami świata, naród polski 34 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji. Dlatego postanawia on w marszu swym jeszcze bardziej wzmóc wysiłki, jeszcze mocniej stawić czoła wyłaniającym się trudnościom i łamać przeszkody rzucane nam pod nogi przez wrogów socjalistycznego budownictwa.

Wspaniały czyn produkcyjny polskiej klasy robotniczej dla uczczenia 34 rocznicy Rewolucji Październikowej jest nowym wyrazem jej głębokiego patriotyzmu i przywiązania do idei Wielkiego Października. Strzegąc tych idei, pomnażając nasz wkład w dzieło pokoju realizacją Planu 6-letniego i zwiększaniem gotowości bojowej naszego ludowego wojska, osiągniemy pod wodzą Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej nasz wielki cel — socjalizm.

Ppłk. B. BARYCKI

LENIN I STALIN
GENIALNI WODZOWIE REWOLUCJI



MIJA 34 lat od czasu, gdy klasa robotnicza Rosji pod przewodnictwem partii bolszewickiej i jej wodzów Lenina i Stalina zrzuciła jarzmo kapitalizmu i stworzyła nowe Radzieckie Państwo. 7 listopada 1917 roku ogień dział krążownika „Aurora" obwieścił światu początek nowej epoki — zwyciężyła Wielka Rewolucja Socjalistyczna.

Dziś masy pracujące całego świata składają hołd wielkim geniuszom naszych czasów, genialnym wodzom Socjalistycznej Rewolucji Leninowi i Stalinowi. To oni wychowywali i mobilizowali masy pracujące Rosji, a po stworzeniu partii bolszewickiej kierowali walką o pełne zwycięstwo Socjalizmu, zapoczątkowane wybuchem Wielkiej Rewolucji.

Życie ich od najmłodszych lat było nieprzerwanym pasmem bezgranicznie ofiarnej walki z wrogami klasy robotniczej. Historyczną zasługą Lenina jest to, że potrafił on przekuć socjalistyczne idee w czyn, znaleźć środki i drogi do ostatecznego ich zwycięstwa.

Lenin i Stalin kształtowali partię nowego typu ucząc, że zwycięstwa same nie przychodzą, lecz trzeba je twardo zdobywać. Dzięki tej słusznej strategii leninowskiej rewolucja burżuazyjna w Rosji wysunęła na pierwszy plan nie burżuazję liberalną, lecz rewolucyjny proletariat, skupiając wokół siebie masy chłopskie. To Lenin i Stalin byli organizatorami rewolucji proletariackiej, rozgromienia obcych interwentów i carskich watażków.

LENIN i Stalin byli twórcami pierwszego państwa socjalistycznego na świecie.

Na gruzach caratu zakładali oni pierwsze kamienie węgielne państwa radzieckiego. Trzeba było obronić młodą republikę przed wściekłymi atakami rodzimej reakcji i zbrojną interwencją międzynarodowego kapitału. Trzeba było wyciągnąć kraj z wiekowego zacofania i analfabetyzmu, uczynić zeń państwo przodujące nie tylko pod względem politycznym, ale i ekonomicznym oraz kulturalnym.

W roku 1920 Lenin i Stalin wysuwają śmiały plan odbudowy i przebudowy gospodarstwa narodowego w oparciu o ciężki przemysł. Wskazują oni, że wielki przemysł maszynowy jest jedyną możliwą podstawą ekonomiczną socjalizmu. Tylko potężny przemysł, opierając się na elektryfikacji kraju, jest w stanie zapewnić reorganizację rozdrobnionej indywidualnej gospodarki chłopskiej i wprowadzić ją na nowe socjalistyczne tory.

Historyczny plan elektryfikacji kraju, opracowany z inicjatywy i pod kierownictwem Lenina, miał za zadanie całkowicie zmienić oblicze Rosji, do gruntu przeobrazić gospodarkę narodową, zbudować społeczeństwo socjalistyczne. W warunkach ówczesnej nędzy i ruiny, wszystko to wydawało się wtedy wielu ludziom utopią, nieziszczalnym marzeniem. Ale życie potwierdziło genialne przewidywanie Lenina. To, co wykonano w tej dziedzinie pod kierownictwem Stalina, prześcignęło nawet leninowski plan elektryfikacji.

PO śmierci Lenina ster państwa proletariackiego wziął w swe wypróbowane dłonie najbliższy jego towarzysz broni Stalin. Te lata — to okres nieustannej realizacji wielkiej idei leninowskiej — okres burzliwego uprzemysłowienia kraju, gigantycznego budownictwa socjalistycznego, okres pięciolatek stalinowskich. W owych latach Związek Radziecki wysunął się na czoło, jako przodujący kraj przemysłowy, potężny bastion dyktatury proletariatu.

Wielki kontynuator dzieła leninowskiego — Stalin, złożył nad grobem Lenina przysięgę, że wzmacniać będzie ze wszystkich miar siłę obronną Państwa Radzieckiego. I przysięgi dotrzymał.

Związek Radziecki udowodnił całemu światu, że można urządzić i rozwijać kraj bez burżuazji i przeciwko burżuazji. Narody Związku Radzieckiego pod przewodem partii bolszewików dowiodły wyższości ustroju socjalistycznego nad kapitalistycznym. Związek Radziecki rozwijał się i wzmacniał, a świat kapitalistyczny przeżywał coraz głębsze kryzysy. Dzięki temu ZSRR mógł nie tylko powstrzymać, ale i rozbić zaciekłego wroga: hitlerowskich najeźdźców i japońskich imperialistów. Wyższość ustroju socjalistycznego, jedność polityczno - moralna i patriotyzm ludzi radzieckich stanowiły główne źródło zwycięstw Armii Radzieckiej.



PO zwycięskim zakończeniu wojny narody Związku Radzieckiego pod przewodem partii komunistycznej i Wielkiego Stalina, przystąpiły do odbudowy zniszczonego kraju przez hitlerowskiego okupanta. Związek Radziecki zaleczył rany wojenne i przystąpił do pokojowego budownictwa. Z wielkim entuzjazmem ludzie radzieccy realizują dziś stalinowski plan przeobrażenia przyrody. Celem tego genialnego planu jest przekształcenie rejonów nadwołżańskich i nadkaspijskich w tryskające życiem urodzajne obszary. Realizowane prace budowy potężnych elektrowni wodnych pod Kujbyszewem, Stalingradem i Kachowką na Ukrainie, a także budowa kanału Turkmeńskiego są pracami na skalę niespotykaną dotychczas w historii ludzkości. Realizacja ich przyniesie przemysłowi i rolnictwu radzieckiemu miliardy kilowatogodzin taniej energii elektrycznej i zapewni bogate i trwałe urodzaje na milionach hektarów ziemi.

ZWIĄZEK Radziecki, kraj zrodzony przez Rewolucję Październikową, jest orędownikiem światowego pokoju. Związek Radziecki jako państwo socjalistyczne budujące wyższą fazę socjalizmu — komunizm, jest głęboko zainteresowany w utrzymaniu trwałego pokoju na świecie. Związek Radziecki stoi na czele sił światowych pokoju. Związek Radziecki nieugięcie walczy na arenie międzynarodowej o pokój.

Imperialistyczna burżuazja i wszelkiego gatunku podżegacze wojenni pragną wtrącić ludzkość w nowe nieszczęścia i rzezie. Ale od ich chęci i pragnień daleka droga do rzeczywistości. A rzeczywistość mówi wyraźnie: ludy świata nie chcą wojny, ludy świata patrzą na Moskwę jako na stolicę pokoju, z wiarą i ufnością słuchają słów Wielkiego Chorążego światowego pokoju Generalissimusa Stalina, który mówi:

— „Pokój będzie zachowany i utrwalony, jeżeli narody ujmą w swe ręce sprawę zachowania pokoju i będą broniły jej do końca".

Narody świata i nasz naród wiedzą, że przeciw planom wojny stoi potężny niezwyciężony Związek Radziecki i jego armia - wyzwolicielka narodów. Ludy świata zdają sobie sprawę, że imperialiści i podżegacze wojenni przeminą i świat o nich zapomni, a dzieło rozpoczęte w Rewolucji Październikowej jest nieśmiertelne.

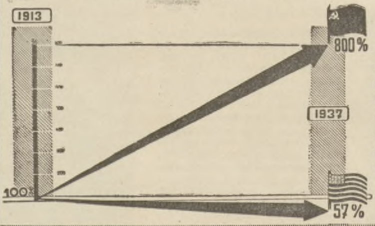
WZROST PRZEMYSŁU ZSRR

Potężny przemysł Kraju Socjalizmu, potężna motoryzacja i najnowocześniejsze pod względem wyposażenia technicznego — rolnictwo — są ściśle związane ze Stalinowskim Planem Budownictwa Gospodarczego Podstaw Socjalizmu, z osobą Józefa Stalina.

„Stalinowskie Pięciolatki" — to program socjalistycznego budownictwa Kraju Rad, które weszły do historii, jako gigantyczny program rozwoju przemysłu, rolnictwa oraz przebudowy ekonomicznej i strukturalnej kraju. Na specjalną uwagę zasługuje rozwój przemysłu motoryzacyjnego, oraz zdolność produkcyjna wielkich zakładów samochodowych. Już obecnie wydajność roczna zakładów samochodowych wynosi ponad 500 tys. sztuk rocznie. Produkcja sprzętu samochodowego oparta jest na najnowocześniejszych zdobyczach i systemach techniki, jak np. wprowadzenie do masowej produkcji systemu taśmowego, fabryk—automatów.

Dowodem najbardziej przekonywującym o wzroście uprzemysłowienia Kraju Rad jest wyjątek z ustawy o Pięcioletnim Planie Rozwoju Gospodarki ZSRR, który mówi że:

„Wydajność przemysłu motoryzacyjnego w roku 1951 wynosiła będzie ponad 500 tysięcy samochodów".



Globalny wzrost produkcji ZSRR w porównaniu do wzrostu produkcji Stanów Zjednoczonych AP w latach 1913—1937

Stefan Strzałkowski

ARMIA•REWOLUCJI•PAŹDZIERNIKOWEJ



— „Siła naszej Armii polega na tym, że od zarania swego istnienia wychowywana jest ona w duchu internacjonalizmu, w duchu szacunku dla innych krajów, w duchu miłości i szacunku dla robotników wszystkich krajów, w duchu zachowania i utrwalenia pokoju między narodami".

JÓZEF STALIN

×

Mija XXXIV rocznica Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Myśli i uczucia wszystkich narodów świata zwracają się dziś ku pierwszemu państwu Socjalistycznemu na świecie, ku Socjalistycznemu Krajowi Rad utworzonemu 34 lata temu przez klasę robotniczą Rosji z partią bolszewicką na czele.

W wyniku zwycięstwa Rewolucji Październikowej powstał na 1/6 globu ziemskiego nowy, wyższy typ państwa — Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, utrwalając w pełni zdobycze Wielkiego Października: budując socjalistyczne społeczeństwo i przeistaczając ZSRR w przodujące potężne i niezwyciężone mocarstwo. Na straży zdobyczy rewolucyjnych narodu radzieckiego, na straży niepodległości Kraju Rad, na straży światowego pokoju stoją radzieckie siły zbrojne — najpotężniejsza armia naszych czasów.

We wszystkich głównych fazach rozwoju państwa radzieckiego, jego armia zawsze wykonywała z honorem postawione przed nią zadania. Armia Radziecka tłumiła opór obalonych klas wyzyskiwaczy wewnątrz kraju, wiernie strzegąc władzy robotników i chłopów.

Niejednokrotnie podejmowała ona w okresie swego istnienia obronę kraju przed napadem obcych zbrojnych interwentów, prowadziła zaciekłą walkę z wrogami narodu radzieckiego i z walki tej zawsze wychodziła zwycięsko. Swoim historycznym zwycięstwem nad wojskami interwentów i białogwardzistów Armia Radziecka ocaliła młodą Republikę Radziecką i dała narodowi radzieckiemu możność twórczej, pokojowej pracy oraz zbudowania pierwszego w świecie socjalistycznego społeczeństwa.

W okresie, gdy państwo radzieckie, po zlikwidowaniu wrogich klas, przystąpiło do gigantycznej pracy organizacyjno - gospodarczej i kulturalno - twórczej, na Armii Radzieckiej spoczął obowiązek jeszcze doskonalszej obrony kraju przed agresją imperialistów. Takiego obowiązku mogła się podjąć jedynie armia socjalistycznego państwa robotników i chłopów. Po raz pierwszy bowiem w dziejach świata robotnicy i chłopi stworzyli własną armię, która służy im, a nie kapitalistom i obszarnikom. To też w odróżnieniu od armii burżuazyjnych — Armia Radziecka jest armią wyzwolenia mas pracujących.

Źródłem siły i potęgi Armii Radzieckiej jest miłość, jaką naród radziecki otacza swoje siły zbrojne, chlubi się nimi i o nie troszczy. W ZSRR naród i armia stanowią jedną wspólną rodzinę. Dlatego Armia Radziecka posiada najsilniejsze i najbezpieczniejsze zaplecze ze wszystkich armii świata.

Następna cecha Armii Radzieckiej, cecha wskazująca, że obrona pierwszego państwa robotników i chłopów została dobrze zabezpieczona, polega na tym, że siły zbrojne ZSRR są armią braterstwa między jego narodami, armią wyzwolenia narodów z ucisku. Armii Radzieckiej, w odróżnieniu od armii państw imperialistycznych, obce są cele zaborcze. Idea obrony wolności, niezawisłości i przyjaźni między narodami Socjalistycznych Republik Rad stanowi dodatkowe źródło siły i potęgi Armii Radzieckiej.

Jednak najważniejsza trzecia cecha charakterystyczna Armii Radzieckiej polega na tym, że została ona wychowana w duchu proletariackiego internacjonalizmu, w duchu jedności interesów robotników wszytkich krajów. Dlatego posiada ona przyjaciół i sprzymierzeńców we wszystkich krańcach świata. Żołnierz Armii Radzieckiej w odróżnieniu od żołnierza armii burżuazyjnej, odczuwa miłość i szacunek dla robotników wszystkich krajów, jest za zachowaniem i utrwaleniem pokoju między narodami.

Dzięki tym cechom Armia Radziecka jest niezwyciężona i silna, jak żadna inna armia na świecie. Nie wiedzieli jednak o tym wrogowie ZSRR i odważyli się zaatakować zdradziecko Kraj Socjalizmu. Podczas wojny 1941 — 1945 roku, narzuconej przez imperialistów, Armia Radziecka rozgromiła armie faszystowskich Niemiec oraz imperialistycznej Japonii, uratowała państwo radzieckie przed niebezpieczeństwem ujarzmie-

Kpt. Z. WILAMOWSKI



CO WIELKA REWOLUCJA PAŹDZIERNIKOWA DAŁA POLSCE I NARODOWI POLSKIEMU



Głęboko wstrząsnął całym globem ziemskim Wielki Październik 1917 roku, przerywając w najsłabszym ogniwie stary system wyzysku, rozboju i grabieży. Nie ma takiego narodu, nie ma takiego kraju dla którego dziejów Wielka Rewolucja Październikowa nie byłaby zwrotnym punktem. To szczególne znaczenie Wielkiej Rewolucji Październikowej z całą jasnością uwypukla się w jej znaczeniu dla dalszej historii Polski i losów narodu polskiego.

* * *

Wielka Rewolucja Październikowa zdruzgotała carat, w którego niewoli jęczała znaczna część ziem polskich, przyczyniła się do wybuchu rewolucji w Niemczech i Austrii, które obaliły trony Hohenzollernów i Habsburgów, filary ucisku narodu polskiego.

W dniach Wielkiego Października w działalności bolszewików znalazła pełne potwierdzenie teza Marksa, że klasa robotnicza nie może wyzwolić siebie nie wyzwoliwszy wszystkich uciskanych i wyzyskiwanych. Przynosząc wyzwolenie społeczne masom pracującym, Rewolucja Październikowa przyniosła równocześnie wyzwolenie narodowe wszystkim uciskanym przez carat narodom, a w tej liczbie i narodowi polskiemu. Natychmiast po odniesionym zwycięstwie pierwsza władza wyłoniona przez robotników i chłopów w Deklaracji Praw Narodów Rosji proklamowała uroczyście prawo każdego narodu do stanowienia o swym losie, prawo głoszone konsekwentnie przez Lenina i Stalina od początku rosyjskiego ruchu robotniczego. Ten to właśnie leninowsko - stalinowski stosunek do kwestii narodowej zrodził jedyny w dziejach akt głoszący, że:

„wszystkie traktaty i akty zawarte przez rząd byłego imperium rosyjskiego z rządami królestwa pruskiego i monarchii Habsbursko - Węgierskiej, dotyczące rozbiorów Polski, niniejszym zniesione zostają, raz na zawsze, jako sprzeczne z zasadą, samookreślenia narodów, z rewolucyjną świadomością prawną, narodu rosyjskiego, który uznał nienaruszalne prawo narodu polskiego do niepodległości i jedności".

Wolność jaką odzyskała Polska dzięki Rewolucji Październikowej nie stała się jednak wolnością narodu polskiego. Burżuazja pochwyciła w Polsce władzę, powodując, że kraj nasz stał się areną działania najciemniejszych sił rodzimej i międzynarodowej reakcji, bazą wypadową imperializmu francuskiego, angielskiego i wreszcie hitlerowskiego, forpocztą kontrrewolucji i interwencji przeciwko Krajowi Rad.

Na wielkoduszne akty rządu Radzieckiego, zabezpieczające najistotniejsze interesy narodu polskiego, odpowiedziała burżuazja polska wojną i wyprawą kijowską, oraz zagarnięciem ziem zachodniej Ukrainy i zachodniej Białorusi. Wbrew najistotniejszym interesom narodu polskiego burżuazja wykopała przepaść między Polską, a Związkiem Radzieckim i wszystkie wysiłki skierowała na przygotowanie nowej wojny przeciwko krajowi Rad, kumając się w tym celu z najzacieklejszymi wrogami narodu polskiego, hitlerowcami.

Związek Radziecki i Jego Wielki Wódz Józef Stalin nigdy jednak nie utożsamiali narodu polskiego z antynarodową kliką burżuazji, która rządziła w Polsce do tragicznego września 1939 roku. Nie bacząc na haniebne czyny kliki rządzącej Związek Radziecki proponował naszemu krajowi pomoc i współpracę w dziele uchronienia naszego narodu przed niebezpieczeństwem napadu ze strony faszystów niemieckich. Jeszcze latem 1939 roku, gdy Hitler wyraźnie sformułował ultimatum do Polski, rząd Radziecki ofiarował nam pomoc wojskową. Zdradziecki rząd Beka i Rydza Śmigłego, przedkładając egoistyczne cele burżuazji i obszarników ponad interesy narodu polskiego odrzucił wówczas wielkoduszną pomoc radziecką. Za zdradę burżuazji zapłacił naród polski sześcioma milionami istnień ludzkich, nędzą, zgliszczami i zniszczeniem kraju.

Wyzwolenie z pod hitlerowskiej niewoli niosącej narodowi polskiemu biologiczne wyniszczenie, przyniósł nam powtórnie Kraj Wielkiej Rewolucji Październikowej, Związek Radziecki i Jego niezwyciężona armia.

Tak jak w wielkie dni października 1917 roku oddziały wojenno - rewolucyjnego komitetu szturmując Pałac Zimowy i obalając władzę burżuazji przyniosły Polsce wyzwolenie z niewoli caratu, tak i w latach 1944 i 1945 wolność przyszła do nas wraz z okrytymi nieśmiertelną sławą pułkami stalinowskich żołnierzy.

Drugie wyzwolenie Polski przyniosło nam wolność prawdziwą, wolność na zawsze. Armia Radziecka przyniosła nam bowiem nie tylko niepodległość, lecz również możność rozbicia antynarodowych sił burżuazji, możność przejęcia władzy przez klasę robotniczą, złączoną sojuszem z chłopstwem pracującym.

Armia Radziecka wyzwoliła nas nie tylko z niewoli hitlerowskiej, ale uchroniła Polskę również przed niewolą anglo-amerykańską, przed jarzmem własnej i obcej burżuazji.

Dzięki Związkowi Radzieckiemu i Jego genialnemu Wodzowi nowoodrodzona Polska odzyskała Ziemie Zachodnie utracone ongiś na rzecz imperializmu niemieckiego i wzmocniła się przez to gospodarczo.

Związkowi Radzieckiemu i Stalinowi osobiście zawdzięcza Polska serdeczną i braterską pomoc w najcięższych dla nas chwilach w roku 1945 i częściowo 1946 r., gdy zagrażał nam głód. W tym to okresie największego deficytu zbożowego na świecie otrzymaliśmy ze Związku Radzieckiego 800 tysięcy ton zboża. Nie mieliśmy surowców i maszyn na uruchomienie przemysłu, z pomocą przyszedł nam znów Związek Radziecki, dostarczając: bawełnę, rudy żelazne, obrabiarki, środki transportu, kierując do nas najlepszych specjalistów, którzy dopomagali uruchomić zniszczone i zdewastowane przez okupanta fabryki.

Podstawowym czynnikiem utrwalenia naszej niepodległości i budownictwa szczęśliwej przyszłości Polski — socjalizmu, są nauki Wielkich Przyjaciół naszego narodu Lenina i Stalina, jest przebogate doświadczenie Związku Radzieckiego z lat budownictwa socjalizmu, z którego naród nasz czerpie po dziś, potrzebną mu wiedzę pełną dłonią.

Nauki te stały się natchnieniem i własnością kierowniczej siły Polski Ludowej — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Nauki te przyświecają naszej klasie robotniczej, uczącej się od klasy robotniczej Związku Radzieckiego jak zwyciężać w walce o zbudowanie socjalizmu. Nauki te przyświecają nam w dziele socjalistycznego przeobrażenia rolnictwa, mobilizują do jeszcze szybszego budowania nowych wielkich zakładów produkcyjnych, podstaw socjalizmu w naszym kraju.

Z nauki Wielkich Wodzów Października i kierowników pierwszego państwa Socjalistycznego, czerpiemy siłę do przeciwstawiania się zakusom imperialistów na wolności i szczęśliwą przysłość naszego narodu.

Wierni tradycjom Wielkiej Rewolucji Październikowej, w której udział brali najlepsi synowie narodu polskiego, Feliks Dzierżyński, Julian Marchlewski, Karol Świerczewski, Konstanty Rokossowski i setki innych, stoimy nieugięcie u boku zrodzonego przez nią, Wielkiego Związku Radzieckiego, opoki i nadziei wszystkich ludów toczących walkę o pokój i lepszą przyszłość przeciw knowaniom ludobójczego imperializmu.



DEKRET RADY ROBOTNICZEJ

„Orędzie do Narodu Polskiego", uchwalone i przyjęte jednomyślnie na wniosek bolszewików przez Piotrogrodzką Radę Delegatów Robotniczych i Żołnierskich w dniu 14 marca 1917 roku uznaje prawo Polski do całkowitego niepodległego bytu.

DO NARODU POLSKIEGO.

Carat, który w ciągu półtora wieku dławił zarówno naród polski jak i rosyjski, został obalony wspólnymi siłami proletariatu i wojska.

Zawiadamiając naród polski o tym zwycięstwie wolności nad wszechrosyjskim żandarmem, Piotrogrodzka Rada Delegatów Robotniczych i Żołnierskich oświadcza, że demokracja w Rosji stoi na stanowisku uznania samookreślenia politycznego narodów i oznajmia, że Polska ma prawo do całkowitej niepodległości pod względem państwowo-międzynarodowym.

Przesyłamy Narodowi Polskiemu swe bratnie pozdrowienia i życzymy Mu powodzenia w oczekującej go walce o wprowadzenie w Niepodległej Polsce demokratycznego, republikańskiego ustroju.

PIOTROGRODZKA RADA DELEGATÓW ROBOTNICZYCH I ŻOŁNIERSKICH

ARMIA ★ WOLNOŚCI ★ I ★ POKOJU

nia przez wrogów, a ponadto wyzwoliła Europę i znaczną część Azji z niewoli faszystowskiej. Armia Związku Radzieckiego wykazała w pełni, że jest najlepszą w świecie armią, o najnowocześniejszym uzbrojeniu, posiada doświadczone dowództwo i naukową teorię wojenną oraz wysokie kwalifikacje moralne i bojowe.

W wyniku bowiem stalinowskich pięciolatek Armia Radziecka zaopatrzona została przez socjalistyczny przemysł Kraju Rad w najbardziej nowoczesne uzbrojenie. Bojowe środki techniczne stanowiły i stanowią nadal jedno z głównych źródeł potęgi radzieckich sił zbrojnych.

Groźnym postrachem wrogów jest znana na całym świecie radziecka artyleria wszelkich rodzajów, w tej liczbie pancerna oraz odrzutowa, najlepsze na świecie czołgi i samochody, wspaniałe samoloty, doskonała broń strzelecka oraz wszelkiego rodzaju nowoczesne uzbrojenie. Cały radziecki bojowy sprzęt techniczny został wykonany rękoma ludzi radzieckich i skonstruowany przez radzieckich inżynierów i techników. Po zakończeniu wojny sprzęt ten, jeszcze bardziej udoskonalony i oparty na ostatnich zdobyczach nauki, nadal służy Armii Radzieckiej.

W państwie radzieckim na wszystkich kierowniczych stanowiskach stoją ludzie, którzy wyszli ze środowiska ludu pracującego. To samo ma miejsce w Armii. Oficerowie, generałowie, admirałowie, czy marszałkowie Armii Radzieckiej pochodzą z tego samego środowiska, co i szeregowcy. To też żołnierze Armii Radzieckiej stanowią jedną rodzinę bojową. Łączy ich wraz z całym narodem jednakowe, oddanie radzieckiej Ojczyźnie. Stwarza to taką zwartość i jednolitość Armii Radzieckiej, jakiej nie ma i być nie może w armiach burżuazyjnych.

Żołnierze radzieckich sił zbrojnych, jako armii państwa socjalistycznego, odznaczają się wysokimi moralnymi i bojowymi wartościami, bezgranicznym oddaniem swemu narodowi, radzieckiej Ojczyźnie, dziełu Lenina—Stalina. Nieodłączne cechy żołnierzy radzieckich to głębokie zrozumienie interesu państwowego oraz obowiązku żołnierskiego, świadoma dyscyplina wojskowa, nieustraszoność i bohaterstwo. Cechy te przyczyniają się do wytworzenia wysokiego ducha bojowego w szeregach Armii Radzieckiej.

Dzięki uświadomieniu politycznemu żołnierzy, Armia Radziecka jest silna i niezwyciężona. Wysoki poziom polityczny żołnierzy Armii Radzieckiej stał się możliwy dzięki ustawicznej trosce WKP(b) o polityczne wychowanie kadry radzieckich sił zbrojnych.

To partia Lenina — Stalina wychowuje Armię Radziecką, jak i wszystkich obywateli ZSRR, w duchu idei marksizmu - leninizmu, w duchu bezgranicznego oddania sprawie Komunizmu.

Nad wzmocnieniem siły bojowej Armii Radzieckiej pracował nieustannie od chwili jej powstania Generalissimus Józef Stalin. Był on główną podporą Lenina w organizowaniu i kierowaniu obroną kraju radzieckiego. W pierwszych latach istnienia państwa radzieckiego ręka w rękę z Leninem przewodził bohaterskiej walce przeciwko licznym wrogom. Józef Stalin był bezpośrednim organizatorem i twórcą głównych zwycięstw Armii Radzieckiej na decydujących frontach wojny domowej, był twórcą planów wojennych radzieckiego dowództwa.

W okresie pokojowego budownictwa ZSRR Generalissimus Stalin troszczył się o podniesienie potęgi wojskowej kraju Rad i przygotował go do czynnej obrony. Pod jego kierownictwem Armia Czerwona została zreorganizowana zgodnie z założeniami nowoczesnej wojny oraz wyposażona w nowoczesny sprzęt.



W latach Wielkiej Wojny Narodowej wódz i nauczyciel mas pracujących, Józef Stalin objął sam naczelne dowództwo sił zbrojnych ZSRR. Stalinowska nauka wojenna i stalinowska sztuka wojenna wykazały swą ogromną przewagę nad burżuazyjną nauką wojenną. Pod wodzą Józefa Stalina Armia Radziecka odniosła historyczne zwycięstwo o znaczeniu światowym — zwycięstwo nad faszyzmem niemieckim i imperializmem japońskim.

Po zakończeniu Wielkiej Wojny Narodowej siły zbrojne ZSRR czynnie stoją na straży pokojowej pracy oraz bezpieczeństwa narodu radzieckiego, kroczącego do Komunizmu. Strzegą one zdobyczy Wielkiej Rewolucji Październikowej, stanowią fundament światowego pokoju. Armia Rewolucji Październikowej — Armia Wolności i Pokoju nie zawiedzie nadziei mas pracujących całego świata.

kpt. Teodor Umiński

ROZPOCZYNAMY NOWY ROK WYSZKOLENIOWY

Coraz szybciej zbliżamy się do dnia pierwszego grudnia, do dnia rozpoczęcia we wszystkich jednostkach naszego wojska nowego okresu szkolenia.

Obowiązkiem wszystkich młodych żołnierzy naszej służby jest przygotować się dobrze do tej ważnej chwili, w życiu wojska, dokładnie uzmysłowić sobie jakie znaczenie posiada wzorowy udział i pełne wykorzystanie zajęć szkoleniowych, zmobilizować się do oczekującego nas wysiłku.

Każdy z nas musi dobrze zrozumieć, że nowoczesne formy walki wymagają od każdego żołnierza-kierowcy wszechstronnego i jaknajdoskonalszego opanowania wiedzy wojskowej w której zakres wchodzi wiele przedmiotów.

Naczelnym zadaniem stawianym przed wojskiem przez Ministra Obrony Narodowej w nowym okresie szkoleniowym jest podniesienie gotowości bojowej oddziałów i pododdziałów we wszystkich rodzajach wojsk.

Realizacja tego zadania wymagać będzie od żołnierzy naszej służby doskonałego opanowania nie tylko umiejętności posługiwania się swym samochodem w każdych warunkach, chronienia go i właściwego obsługiwania lecz również umiejętności współdziałania z kolegami z innych broni i służb, wzorowego indywidualnego wyszkolenia strzeleckiego.

Ażeby osiągnąć te cele w nowym okresie szkolenia przechodzić będziemy poszczególne etapy, zapoznając się na każdym z nich z nową dziedziną wiedzy wojskowej i technicznej, ucząc się właściwie użytkować technikę na bazie zdobytych w poprzednich okresach szkolenia wiedzy wojskowej.

Podstawowym okresem nowego szkolenia będzie więc pierwszy okres, poświęcony wojskowemu wyszkoleniu żołnierza - kierowcy. W tym czasie musimy opanować wzorowo umiejętność działania w różnych formach walki ucząc się po mistrzowsku władać powierzoną bronią oraz dokładnie wykonywać wszystkie żołnierskie obowiązki.

Droga, po której idąc osiągniemy napewno bardzo dobre wyniki w szkoleniu przez dokładne i sumienne wykonywanie wszystkich rozkazów i poleceń dowódców i instruktorów, świadome realizowa-



St. szer. Żółtowski Tadeusz jest ZMP-owcem, wyróżniającym się nie tylko w pracy organizacyjnej, lecz także we wzorowym utrzymaniu powierzonego samochodu. Na zdjęciu: st. szer. Żółtowski w czasie studiowania ZMP-owskich materiałów szkoleniowych.

nie w czasie ćwiczeń zasad i wymagań regulaminów i instrukcji. Szczególnie dokładnie musimy w pierwszym ogólnowojskowym okresie szkolenia opanować i stale podnosić podczas ćwiczeń umiejętność celnego strzelania, dokładnej znajomości broni, wzorowego maskowania się i posuwania w terenie, zasady współdziałania wewnątrz pododdziału w różnych formach walki.

Podoficerowie - instruktorzy winni w okresie tym zwrócić szczególną uwagę na stosowanie prz d każdym nowym ćwiczeniem wzorowego pokazu. Umiejętność tę osiągnąć można jedynie drogą sumiennego przygotowania się przez każdego podoficera - instruktora do prowadzonych ćwiczeń. Przed każdym ćwiczeniem trzeba dokładnie przestudiować odpowiednie rozdziały regulaminów i instrukcji, przemyśleć organizacje i metody prowadzenia ćwiczenia, napisać konspekt oraz obowiązkowo przerobić samemu dane ćwiczenia podczas instruktażu. Trzeba także wykorzystać uwagi oficera prowadzącego instruktaż odnośnie prawidłowości wykonywania poszczególnych czynności.

Ważnym zadaniem kadry podoficerskiej naszej służby jest opanowanie i praktyczne zastosowanie w szkoleniu zasad nowych regulaminów. Należy od pierwszego dnia szkolenia ściśle zasad tych przestrzegać, nie dopuścić do stosowania komend i wykonywania czynności według unieważnionych regulaminów.

Drugi okres szkolenia jaki przechodzić będzie każdy z młodych kierowców naszej służby to okres szkolenia fachowego. Na kursach żołnierzy kierowców będziemy zdobywać wiedzę techniczną i znajomość budowy najnowocześniejszej i najdoskonalszej techniki na świecie, w którą wyposażone jest nasze Ludowe Wojsko.

W okresie tym szczególną uwagę powinniśmy zwrócić na opanowanie umiejętności wzorowego wykorzystania wykładu, która zapewni nam osiągnięcie pełnej korzyści z danego zajęcia.

Podstawą osiągnięcia pełnej korzyści z wykładu jest właściwy sposób jego słuchania. Tę umiejętność musi każdy z nas sobie wyrobić. Mechaniczne bowiem słuchanie nie da nigdy takiego opanowania materiału jak słuchanie podczas którego pracuje w pełni nasza myśl, a uwaga posuwa się czujnie za rozwijanym przez wykładowcę tematem.

Obowiązkiem każdego z nas jest również jak najdokładniej notować treść wykładu. Notatki te stanowić będą później dla każdego podstawę do pracy domowej oraz zbiór wiadomości niezbędnych do dobrego zdania egzaminów w końcu szkolenia.

Opanowując zasady budowy i obsługi samochodu musimy dołożyć wszystkich sił, ażeby opanowanie to nie było jedynie teoretycznym, lecz ściśle wiązało się z praktyką. Znajomość zasad smarowania samochodu, nie powinno się znać jedynie teoretycznie, lecz należy umieć zastosować ją praktycznie, umieć w każdej chwili odnaleźć punkty smarowania w każdym typowym samochodzie i wiedzieć jakie do jakich zespołów smary należy stosować.

W okresie praktycznej nauki jazdy szczególną uwagę zwracać musimy na opanowanie prowadzenia samochodu dla potrzeb wojska. A więc w pierwszym rzędzie każde ćwiczenia praktyczne winniśmy łączyć z pewnym zadaniem taktycznym. Uczyć się prowadzenia w trudnych warunkach terenowych, przeprowadzania przeglądów technicznych na postojach, wzorowego chronienia samochodu w marszu i na postoju.

Podczas okresu szkolenia fachowego nikt z nas nie może zapominać, że każdy kierowca wojskowy jest przede wszystkim żołnierzem i że wiadomości zdobyte w pierwszym ogólnowojskowym okresie szkolenia należy nadal pogłębiać i rozwijać w następnych okresach.

Szczególne obowiązki spoczywają w nowym okresie szkolenia na żołnierzach kierowcach członkach partii i ZMP. Muszą oni w większym jeszcze niż obecnie stopniu przykładem wzorowego spełniania obowiązków żołnierza, przodować w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym, pociągać za sobą pozostałych żołnierzy, muszą jeszcze wydatniej dopomagać dowódcom w organizacji wykonania programu wyszkolenia.

Mobilizując się wzajemnie, przygotowując we właściwym czasie i z głębokim zrozumieniem znaczenia wyszkolenia każdego żołnierza w nowym roku szkolenia, żołnierze służby samochodowej dołożą wszystkich sił aby wykonać zadania jakie wynikają w związku z zaszczytnym i odpowiedzialnym obowiązkiem stania na straży Ojczyzny i pokoju, jakie spoczywają na każdym żołnierzu Ludowego Wojska Polskiego.

ZMP- organizatorem grup szkoleniowych

Koło ZMP w naszej jednostce jest rzeczywistym pomocnikiem dowódcy i oficera samochodowego w podnoszeniu kwalifikacji kierowców, w prowadzeniu prawidłowej eksploatacji i dobrej konserwacji wszystkich pojazdów mechanicznych. Zarząd Koła, którego przewodniczącym jest podoficer MUZOLF stawia na swoich zebraniach i w planach pracy zagadnienie walki o przodownictwo wśród kierowców i o uzyskanie czołowego miejsca wśród jednostek naszego Okręgu Wojskowego.

Zebrania ZMP-owskie służą pełnej wymianie doświadczeń między kierowcami i mechanikami. Na tym odcinku wyróżniają się tacy przodujący kierowcy jak kpr. KAPAŁA, kpr. WALKOWIAK, kpr. SMETKALSKI, kpr. TOMCZYK, bomb. LIPKA i bomb. ZIEMBA.

Ostatnio przedmiotem ożywionej dyskusji i wymiany doświadczeń z ubiegłych lat było przejście z eksploatacji letniej pojazdów mechanicznych, na eksploatację zimową. Zarząd Koła ZMP postawił jako aktualne zadanie pełną mobilizację wszystkich członków Koła do wzorowego wykonania tego ważnego zadania. Prócz doświadczeń własnych minionego okresu pracy, podstawą do dyskusji i wypełnienia zadań stał się referat podoficera WERNERA, który wskazał najbardziej charakterystyczne momenty wyposażenia pojazdów w niezbędny do eksploatacji zimowej sprzęt.

Kierowcy, członkowie ZMP zobowiązali się, aby potrzebny sprzęt w postaci łopat, pił, siekier i łomów był w całkowitym porządku. Każdy z kierowców dopasuje szczelny pokrowiec do maski samochodowej, aby przy niskiej temperaturze nie dopuścić do uszkodzenia chłodnicy na skutek jej zamarznięcia. Przy każdym samochodzie ZMP-owcy uzupełnią uszkodzenia łańcuchów przeciwślizgowych, które są niezbędne dla zachowania bezpieczeństwa jazdy w zimie. Każdy pojazd będzie zaopatrzony w piasek, który jest również środkiem zapobiegającym wypadkowi na śliskiej nawierzchni.

ZMP-owcy dyskutując nad tymi zagadnieniami i zobowiązując siebie do wzorowego wykonania poszczególnych spraw związanych z przejściem do eksploatacji zimowej, stają się faktycznymi pomocnikami oficerów HOROSZKIEWICZA i GÓRSKIEGO.

ZMP-owcy stali się inicjatorami wydania gazetki ściennej, w której zebrane zostały materiały i wskazówki do zimowej eksploatacji, w postaci szeregu artykułów. Gazetka ta jest czytana z zainteresowaniem przez wszystkich kierowców i przypomina im obecne obowiązki.

kpt. B. Skrzypczak



Po powrocie z jednostek przed aktywem naszej służby wysunęło się nowe, poważne zagadnienie dopomożenia w przygotowaniu bazy materiałowej do nowego roku szkolenia.

Członkowie partii, ZMP-owcy i doświadczeni wzorowi-kierowcy z całą ofiarnością przystąpili do wykonywania różnego rodzaju pomocy naukowych jak: tablice poglądowe, schematy, modele, przekroje itp. mające za zadanie ułatwić młodszym kolegom poznanie budowy naszych samochodów, ciągników i motocykli, opanowanie zasad prawidłowego ich obsługiwania, chronienia i użytkowania w różnych warunkach.

Doświadczeni kierowcy i specjaliści starszych roczników na podstawie własnej praktyki rozumieją doskonale, jak poważne znaczenie dla szybszego i głębszego zdobycia wiedzy o samochodzie mają poglądowe pomoce naukowe. To też ich właśnie obowiązkiem jest dziś, gdy dzieli nas jedynie jeden miesiąc od rozpoczęcia nowego roku szkolnego z pełną energią dopomóc d-twu w zaopatrzeniu sal motoryzacyjnych i wykładowych jednostki w te poglądowe pomoce, które można wykonać we własnym zakresie.

Poniżej podajemy wzór tablicy poglądowej dla nauki elektryczności, która znajduje się już w kilku jednostkach naszej służby.

TABLICA POGLĄDOWA OBWÓD ELEKTRYCZNY:

Za pomocą tej tablicy przerabia się następujące tematy z elektrotechniki:

— Rodzaje zewnętrznego obwodu elektrycznego i jego części składowe.

— Zmiana natężenia prądu w obwodzie zewnętrznym.

— Zmiana napięcia i jego spadek na odcinkach obwodu elektrycznego.

— Działanie opornic różnych typów.

— Prawo Ohma — doświadczalny pokaz ustalenia zależności współczynników porównawczych prądu. Określanie oporu za pomocą wolto- i amperomierza.

— Praca i moc prądu elektrycznego — określenie pracy i mocy prądu za pomocą woltomierza i amperomierza.

— Pokaz cieplnego działania prądu i jego zastosowania do różnych przyrządów: żarówek, spirali, bezpieczników cieplnych i topikowych.

— Sposoby łączenia odbiorników prądu: szeregowe, równoległe i złożone. Pokaz uzwojenia bezpiecznikowego, przeciążenia i zamykania na krótko w obwodzie.

Tablica o wymiarach 700×1 000 mm jest pokryta fibrą lub ebonitem. Na tablicy są zmontowane (rys. 1):

— Woltomierz prądu stałego, typu pokazowego ze skalą 0 — 15 V. Do woltomierza są przyłączone dwa izolowane przewody z wtyczkami.

— Amperomierz prądu stałego, typu pokazowego o skali 0 — 20A. Do amperomierza są przyłączone dwa izolowane przewody z wtyczkami.

— Cztery haczyki do zamocowania przewodów woltomierza i amperomierza, jeśli nie są one używane.



— Opornica na 1 — 10 Ohm z dwoma izolowanymi przewodami zakończonymi wtyczkami i wycechowaną skalą na suwaku.

— Dwubiegunowy łącznik dźwigowy. Ramiona łącznika są połączone z dwoma kołkami kontaktowymi. Do kołków za pomocą zacisków sprężystych lub wtyczek są dołączone przewody do źródeł prądu.

— Pięć osobnych odcinków dwuprzewodowego obwodu elektrycznego, wypełnionych kolorowymi przewodami odpowiednio do biegunowości i mających na końcach bliźniacze gniazda kontaktowe, do których są wkładane kołki specjalnych wkładek znajdujących się w zestawie dołączonym do tablicy.

Pierwszy odcinek jest połączony z łącznikiem. Ostatni odcinek na końcu ma pojedyncze gniazda. Odległość między gniazdami odcinków jest tak dobrana, że wkładki mogą być wkładane wzdłuż i w poprzek obwodu, co umożliwia włączenie odbiorników prądu w różny sposób. Bliźniacze gniazda umożliwiają włączenie woltomierza lub bocznika równolegle do odbiornika prądu.

Do tablicy jest dołączony zestaw specjalnych wkładek wykonanych w postaci płytek z fibry lub ebonitu i zaopatrzonych w dwa kołki. Między kołkami znajduje się ten lub inny odbiornik prądu, bezpiecznik lub mostek. Zestaw składa się z następujących wkładek:

— Wkładki z samochodowymi żarówkami — 5 szt.

— Wkładki z oporami — 3 szt.

— Wkładki z mostkami — 5 szt.

— Wkładka z bezpiecznikiem topikowym — 1 szt.

— Wkładka z bezpiecznikiem cieplnym — 1 szt.

— Wkładki z wzorowymi oporami określonego oporu w Omach.

Jako źródło prądu może być wykorzystana 6 lub 12 voltowa bateria.

Napięcie żarówek dobiera się przy tym odpowiednio do siły elektromotorycznej (SEM) źródła prądu.

Ogólne wskazówki dotyczące korzystania z tablicy „Obwód elektryczny"

— Przed przyłączeniem źródła prądu wyłączyć łącznik.

— Przed włączeniem łącznika sprawdzić prawidłowość połączeń w obwodzie.

— W razie potrzeby, przed włączeniem łącznika należy przepytać słuchaczy o przypuszczalnym przepływie prądu w zestawionym obwodzie.

— Dla określenia wskazań amperomierza i woltomierza, wywoływać słuchaczy do tablicy, aby przyzwyczaić ich do odczytywania wskazań aparatów mierniczych.

— Przed włączeniem opornicy w obwód należy jej suwak ustawić na tablicy w skrajne prawe położenie.

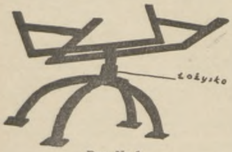
Prosta i łatwa w wykonaniu tablica odda młodszym kolegom wielką przysługę. Z jej pomocą szybko i bez trudności zrozumieją szereg ważnych zagadnień z dziedziny elektryczności, potrafią w późniejszym okresie szkolenia szybko poznać i nauczyć się usuwać niedomagania instalacji elektrycznej samochodu.

Ppor. ST. KUBIAK

O urządzeniu sali motoryzacyjnej

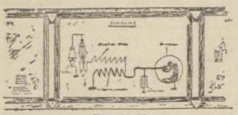
Urządzenie sali motoryzacyjnej nie jest znów takie trudne i kosztowne, jakby się to naogół wydawało. Trochę pomysłowości i zmysłu racjonalizatorskiego wystarczy, aby sala została zaopatrzona w zasadnicze pomoce naukowe.

Poszczególne elementy sali motoryzacyjnej uwidocznione na rysunkach są całkiem proste do wykonania i niezwykle tanie, bo wykonane ze starych rurek metalowych, których pełno na każdym zbiorowisku złomu. Zakupić będziemy musieli tylko kilka desek i farbę.



Rys. Nr 1

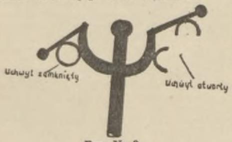
Na rysunku Nr 1 widzimy stojak do silnika, wykonany całkowicie z rurek metalowych. Rama utrzymująca silnik, osadzona jest na podnóżku w starym łożysku, co pozwala nam w czasie opisywania silnika na obracanie go w dogodnym kierunku.



Rys. Nr 2

Pomysłowym rozwiązaniem jest również umieszczenie schematów na ścianach sal wykładowych na stałe, jak to widzimy na rysunku Nr 2. Przybijamy w tym celu listwy drewniane wzdłuż ścian, jedna od drugiej na szerokość schematu. Do listwy dolnej przybijamy jeszcze jedną listwę węższą, na której stoi schemat przytrzymywany przez trójkąty z drzewa. Te zaś przybijamy w ten sposób by dały się przekręcać.

Urządzenie takie jest trwałe, schematy umieszczone są porządnie i idealnie równo i nie niszczymy ścian przez ciągłe wbijanie gwoździ, na których nie zawsze równo dało się powiesić schematy.



Rys. Nr 3

Uzupełnieniem powyżej opisanej całości będzie stojak (rys. Nr 3) do omawianych już schematów, używanych w czasie wykładów. Stojak ten wykonany jest całkowicie z rur różnej grubości i posiada uchwyt z przeciętej okrągłej rurki o długości 10 centymetrów, sztywno trzymający schemat. Drążek pionowy stojaka można podnosić lub opuszczać, co umożliwia nam otwór w górnej części trójnogu. Drążek przytrzymywany jest nagwintowaną śrubą.

Na każdej sali motoryzacyjnej winna znajdować się tablica: „kompletu narzędzi kierowcy", „kompletu narzędzi mechanika" itp. Wykonana jest ona również z rurek metalowych i cienko heblowanych desek lub jeszcze lepiej z grubej dykty. Tablicę należy pomalować jasną farbą olejną.

ANDRZEJ ŻYMIRSKI



Prowadzenie Samochodu W WARUNKACH Jesienno-Zimowych

Jesień i zima ze względów eksploatacyjnych są najcięższym okresem w użytkowaniu pojazdów mechanicznych. Stale i nieoczekiwanie zmieniające się warunki atmosferyczne powodują w konsekwencji zupełnie różne stany nawierzchni. Śnieg, deszcz, błoto, przymrozki i odwilż potrafią nawet na jezdni asfaltowej zrobić nawierzchnię grząską, pełną kolein nierówności.

Jeżeli do tych ciężkich warunków drogowych dodamy jeszcze mgłę lub padający lepki śnieg, a więc ograniczoną widoczność, to dojdziemy do wniosku, że naprawdę trzeba być dobrym kierowcą i znać swój wóz „na wylot" aby pewnie i sprawnie prowadzić go, bez względu na warunki drogowe i atmosferyczne.

Z tych też powodów kierowca, jeżeli chce być naprawdę wzorowym i niezawodnym kierowcą, musi do jazdy podchodzić w sposób myślący, a poczynania swe oceniać jak najbardziej surowo i krytycznie. Innymi słowy niedopuszczalne jest „upajanie się sukcesem" przebycia dwóch czy nawet 5 zasp śnieżnych, a konieczne jest uczenie się stale na swoich i cudzych doświadczeniach i wyciąganie odpowiednich wniosków, tak z dobrych jak i złych posunięć podczas jazdy.

Pamiętać należy, że jazda w ciężkich warunkach terenowych i atmosferycznych, może mieć miejsce tylko przy całkowitym opanowaniu jazdy w warunkach normalnych (tak szosowych, jak i terenowych) przy idealnym wyczuciu silnika, z odpowiednim wykorzystaniem go, ale bez jakiegokolwiek przeciążenia.

JAZDA NA OBLODZONEJ I ZAŚNIEŻONEJ NAWIERZCHNI

Oblodzenie nawierzchni występujące nieraz już przy 0°C stanowi dla jazdy samochodem nie tylko duże utrudnienie, ale i poważne niebezpieczeństwo. Jeżeli bowiem podczas dużych opadów śnieżnych utkniemy w zaspie, to kończy się to na odkopywaniu wozu, jeżeli natomiast „poślizgniemy" się na oblodzonej drodze, to spotkanie z drzewem, słupem lub „lądowanie" w rowie — gotowe.

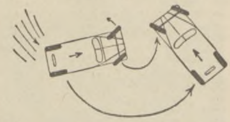
Pamiętać więc należy, że szczególnie niebezpieczne są przy oblodzeniu, drogi o wypukłym przekroju poprzecznym, jak również wszelkie wyniosłości jak mostki pagórki, zjazdy i podjazdy oraz zakręty. Ze zrozumiałych powodów mijanie się pojazdów w powyższych okolicznościach musi być przeprowadzane ze specjalną ostrożnością i przy małej szybkości jazdy

CO ROBIĆ W POŚLIZGU?

Najczęstszymi poślizgami na gołoledzi są poślizgi boczne kół przednich, lub tylnych. Jeżeli pierwsze spowodowane być mogą przez gwałtowne hamowanie lub bardzo wypukłą jezdnię i powodują utratę sterowności wozu, o tyle drugie powstające przez nadmierne przyśpieszenie lub również przez gwałtowne hamowanie (na zakręcie) dają w rezultacie zarzucenie o poważnych konsekwencjach.

Zarzucenie tyłu jest wtedy mniej niebezpieczne, gdy kąt zarzucenia jest nie większy od skręcenia przednich kół. Wóz nie traci wtedy sterowości i może być stosunkowo łatwo „wyprowadzony" na właściwy tor jazdy. W momencie, gdy poślizg się zaczął, należy odjąć gaz, nie naciskać hamulca ani nożnego ani ręcznego, skręcać koła przednie w zgodnym kierunku w jakim „jedzie" zarzucony tył wozu. Ruchy kierownicą winny być spokojne i pewne, gdyż gwałtowe obracanie kołem sterowym spowoduje zarzucenie w drugą stronę.

Najpoważniejszym niebezpieczeństwem na oblodzonej nawierzchni nie jest bynajmniej zakręt, jak to wielu błędnie myśli. Najtrudniejszym problemem jest zjazd z pochyłości. Zasadą naczelną jest nie zezwolić na rozpędzenie się samochodu, nie dać się sprowokować do hamowania, tylko korzystać z hamowania silnikiem, a więc zjeżdżać na niższej przekładni i nie zmieniać jej przez cały zjazd. W niektórych sytuacjach korzystne jest lekkie hamowanie z przerwami bez wyłączenia sprzęgła. Ponieważ wszelkie zjazdy kończą się przeważnie podjazdami należy z umiarem i bez przesady dodawać gazu, celem pokonania nadchodzącego wzniesienia. Przy podjazdach odradza się zmianę przekładni, gdyż moment ten spowodować może rozpoczęcie poślizgu kół napędzanych. Przy tym pamiętać należy, że lepiej jechać na małych obrotach na biegu bezpośrednim, niż na dużych na niższym. (Niezaprzeczalną zaletą jazdy na biegu bezpośrednim jest niewielka stosunkowo siła działająca na tylne koła, a więc bardzo trudno tu o poślizg kół).

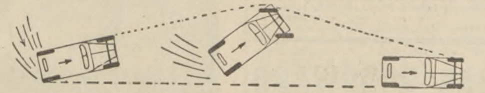


Przy zarzucaniu samochodu koła przednie należy skierować w stronę zarzucenia.

HAMOWANIE NA ŚLISKIEJ JEZDNI

Zasada niezmienna jest: tym dłuższa droga do zatrzymania im mniejsza przyczepność.

Tak więc od kierowcy zależy ocenianie „na oko", ile metrów musi mieć do zatrzymania i czy hamować biegami i hamulcami, czy tylko hamulcami. Z praktyki jeździeckiej doradza się hamować i silnikiem i hamulcami, przełączając przekładnie na niższe z wielkim wyczuciem i według reguły międzygazu i podwójnego sprzęgła. Tak, jak i zmiana biegów, tak i hamowanie musi być miękkie i płynne, gdyż to jest jedyna gwarancja uniknięcia poślizgu.



Przy poślizgu tylnych kół skręcamy kolami przedniemi w kierunku poślizgu.

Jak zmienia się droga hamowania w zależności od różnych okoliczności

Szybkość	Najkrótsza droga hamowania dla wozu o doskonałym stanie technicznym na twardej porowatej nawierzchni.	Przeciętna droga hamowania dla samochodu na średniej nawierzchni.	Przeciętna droga hamowania na mokrym betonie lub śniegu z założonymi łańcuchami	Przeciętna droga hamowania na lodzie bez łańcuchów przeciwślizgowych
km/godz.	m.	m.	m.	m.
15	1,5	2,0	4,0	13,0
35	4,2	8,5	14,5	44,5
50	9,0	16,5	32,5	100,0
65	16,5	29,0	59,5	179,0
80	24,0	44,5	89,0	274,5

Patrząc na te cyfry łatwo zrozumieć, że droga hamowania na oblodzanej nawierzchni jest od 8 do 11 razy dłuższe, niż na twardej, porowatej.

Pamiętaj więc: W czasie słoty jesiennej i zimowych gołoledzi jedzie najbezpieczniej ten kto jedzie najwolniej.

JAZDA I PRZEBIJANIE SIĘ PRZEZ ŚNIEG

Śnieg możliwy do przejechania bez specjalnych urządzeń nie przekracza 25 — 30 cm. grubości. Jazda w pulchnym, nawianym lub świeżo spadłym śniegu szczególnie na szosach o gładkiej nawierzchni nie sprawia nam dużych trudności, chyba że podłoże jest złożone ze zmarzniętego i połupanego śniegu, który może powodować gwałtowne wstrząsy i poślizgi boczne, szybko zanikające. Zasadą jazdy jest utrzymanie bezpośredniej przekładni i jazda utartym śladem lub koleiną. Przebijanie się przez zaspy może następować albo z rozpędu kiedy to w miarę spadku szybkości redukujemy gaz i zmieniamy biegi na niższe, albo na z góry dobranym niższym biegu i równym gazie. W praktyce jednak sposób pierwszy jest skuteczniejszy z zastrzeżeniem dla obu metod przestrzegania trzymania kierownicy idealnie na wprost, celem uniknięcia bocznego „płużenia" przednimi kołami. W wypadku zatrzymania się w zaspie należy starać się o cofnięcie własnym śladem i po powtórnym ruszeniu i nabraniu szybkości przebijać się dalej przez zaspę.

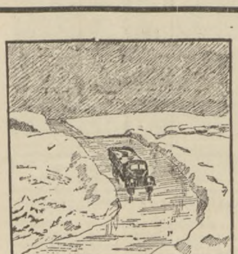
Ruszanie z miejsca tak w śniegu, jak i na gołoledzi wymaga bardzo delikatnego puszczania sprzęgła i dawania gazu dopiero w momencie, gdy sprzęgło zaczyna „brać". Należy jak najszybciej przechodzić na II przekładnię i dalsze, celem osłabienia sił działających na tylne koła



Kierowco, pamiętaj! Dobre światła umożliwią Ci wykonanie zadania w nocy i zmniejszą Twoje zmęczenie.



Zatrzymanie samochodu przy wjeżdżaniu pod górę może przy śliskiej nawierzchni uniemożliwić Ci ruszenie z miejsca i spowodować wypadek.



Przy zjeżdżaniu z góry po śliskiej nawierzchni nigdy nie wyprzedzaj i jedź na niskiej przekładni.



Nie zapominaj również o zimowym wyposażeniu. Wyjazd w drogę bez łopaty i sprzętu saperskiego grozi ugrzęźnięciem samochodu.

NOWY POLSKI AUTOBUS STAR-50





AUTOBUS STAR — 50

W dniu 12 października mieszkańcy Warszawy ujrzeli pierwszy polski autobus Star-50, odbywający próbną jazdę po ulicach Stolicy. Star-50 wyprodukowany rękoma polskiego robotnika i technika, o oryginalnej konstrukcji jest dowodem, że polski przemysł motoryzacyjny dobrze realizuje założenia Planu 6-letniego na odcinku produkcji nowych typów pojazdów mechanicznych.

Polski przemysł motoryzacyjny, wzorując się na najnowocześniejszych zdobyczach techniki radzieckiej, oraz na organizacji radzieckich procesów wytwórczych, wszedł na nową drogę rozwoju, dostarczając naszej ludowej Ojczyźnie wielkie ilości samochodów, traktorów i motocykli.

Zaledwie kilka miesięcy minęło od chwili, kiedy Zakłady Starachowickie, realizując postulaty Planu 6-letniego, odnośnie unowocześnienia procesów techniczno-wytwórczych, uruchomiły produkcję taśmową samochodu ciężarowego Star-20. Dzisiaj polski ludowy przemysł motoryzacyjny zbudował pierwszy autobus Star-50, który jest jeszcze jednym dowodem, że nasza gospodarka potrafi uniezależnić się od importowania kosztownych wyrobów z zagranicy.

Poszczególne zespoły autobusu Star-50 jak silnik, sprzęgło, skrynia biegów, most przedni i tylny pobrane są z produkcji seryjnej samochodu ciężarowego „Star-20".

Podwozie autobusu „Star-50" oparte jest na zespołach podwozia „Star-20". Skutkiem tego pojemność autobusu określona jest nośnością zastosowanego podwozia. Dopuszczalna ładowność autobusu „Star-50" wynosi 30 osób + 2 osoby obsługi oraz 35 kg bagażu umieszczonego na dachu.

Szybkość wozu przy pełnym jego obciążeniu przy sprzyjających warunkach drogowych oraz włączonej przekładni 4 biegu wynosi około 75 km/godz. Autobus posiada hak holowniczy umożliwiający mu holowanie przyczepy o ciężarze 2 500 kg brutto. Przy jeździe w złych warunkach drogowych wóz posiada zdolność pokonywania wzniesień 22° oraz wzniesień 18° przy holowaniu przyczepy.

Wnętrze nadwozia autobusu „Star-50" posiada wodny system ogrzewania, do którego zastosowano pompę wodną silnika. Wentylacja wnętrza dokonywana jest za pomocą wentylatorów wlotowych i wyciągowych. Podłoga nadwozia wykonana z desek uszczelnionych taśmami żelaznymi oraz specjalnymi taśmami smołowanymi pokryta ponadto linoleum. Wnętrze autobusu wyposażone w 32 miękkich siedzeń sprężynowych. Wysokość wnętrza samochodu wynosi 1 800 mm.

Wymiary gabarytowe samochodu: wysokość ok. 2 740 mm, długość ok. 8 600 mm, szerokość ok. 1 800 mm.

Wymiary ogumienia zastosowanego w autobusie „Star-50" — 8,25 × 20". Ciśnienie powietrza w dętkach kół — 4,8 kg/cm².

„Star-50" podobnie jak „STAR-20" posiada silnik o pojemności skokowej cylindrów 4,188 litra o mocy 85 KM przy 2 800 obr/min i stopniu sprężania 6,2. Silnik połączony jest z mechanizmami pędnymi przy pomocy sprzęgła suchego jednotarczowego, półodśrodkowego. Skrzynka biegów posiada 4 biegi do przodu i 1 wsteczny. Samochód wyposażony jest w nożny hamulec hydrauliczny z pomocniczym mechanizmem próżniowym oraz w ręczny hamulec mechaniczny niezależny od nożnego. W przekładni kierowniczej zastosowano ślimak z podwójną rolką. Przedni i tylny most autobusu zawieszony jest na podłużnych resorach półrowych. Przy zawieszeniu tylnego mostu są zastosowane ponadto resory pomocnicze.

Autobus wyposażony jest w amortyzatory hydrauliczne, obrotowe zamocowane na osi przedniej i na tylnym moście. Amortyzatory te w dostatecznym stopniu łagodzą kołysanie nadwozia wywołane nierównościami terenu. Autobus „Star-50" można zaliczyć do najbardziej nowoczesnych wozów tego typu. Jego piękne linie opływowe, bogate wykończenie chromoniklowe nadają mu przyjemną sylwetkę, zaś dobre własności trakcyjne powiększają jeszcze jego wysokie walory techniczne.

por. Mickiewicz



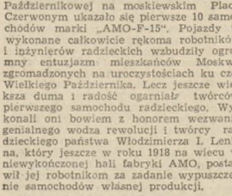
Pierwsze radzieckie ciężarówki w czasie defilady na Placu Czerwonym w Moskwie w dniu 7 listopada 1924 roku.

JAK BUDOWANO PIERWSZE RADZIECKIE SAMOCHODY

7 listopada 1924 roku w VII rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej na moskiewskim Placu Czerwonym ukazało się pierwsze 10 samochodów marki „AMO-F-15". Pojazdy te wykonane całkowicie rękoma robotników i inżynierów radzieckich wzbudziły ogromny entuzjazm mieszkańców Moskwy zgromadzonych na uroczystościach ku czci Wielkiego Października. Lecz jeszcze większa duma i radość ogarniała twórców pierwszego samochodu radzieckiego. Wykonali oni bowiem z honorem wezwanie genialnego wodza rewolucji i twórcy radzieckiego państwa Włodzimierza I. Lenina, który jeszcze w roku 1918 na wiecu w niewykończonej hali fabryki AMO, postawił jej robotnikom za zadanie wypuszczenie samochodów własnej produkcji.

Radzieccy robotnicy i inżynierowie bez względu na olbrzymie trudności rozpoczęli już w 1918 roku, w budującej się fabryce AMO w Moskwie, pracę na potrzeby Armii Czerwonej. Należało pomóc młodej republice radzieckiej walczącej o własne istnienie. Otaczał ją zwarty pierścień interwentów i białogwardyjskich generałów. Armia Czerwona cierpiała na braki w zakresie transportu. Również wszystkie bez wyjątku gałęzie gospodarki narodowej odczuwały dotkliwy brak transportu samochodowego.

Nieliczne pozostawione przez rząd carski samochody nie nadawały się do normalnej eksploatacji, a zarekwirowane przez Armię Czerwoną zużywały się szybko na kiepskich drogach ówczesnej Rosji. W dodatku park tych samochodów składał się z najprzeróżniejszych marek i typów. Utrzymanie takiego parku w stałej gotowości wymagało olbrzymich wysiłków ze strony kierowców Armii Czerwonej. Należało więc stale uzupełniać tabor posiadanych pojazdów mechanicznych.



AMO F 15 z nadwoziem p.pożarowym wyprodukowane w roku 1925.

ZADANIA tego podjęli się robotnicy fabryki AMO, jak również innych nowopowstających Zakładów w Jarosławiu i Rybińsku. Z frontów, z parków i garaży samochodowych poczęły napływać pojazdy uszkodzone w czasie wojny, czy zdekompletowane. Radzieccy mechanicy segregowali je według marek, a następnie z 2—3 pojazdów budowali jeden, który można było wysłać Armii Czerwonej, walczącej z kontrrewolucją i interwencją.

Jednakże im dalej, tym trudniej było budować sprawne samochody z otrzymywanych wraków. Zakłady coraz bardziej przechodziły na własną produkcję większości części zamiennych i zespołów samochodów. W roku 1923 Zakłady AMO i JAZ (Jarosławskie Zakłady Samochodowe) zbudowały własnej konstrukcji silnik benzynowy do montowanych przez siebie samochodów o nośności 3 ton. W ciągu części lat wojny domowej młode radzieckie zakłady samochodowe, pracując w ciężkich warunkach, zbudowały z rozmaitych części 885 samochodów, przerobiły 1 032 samochody i silniki benzynowe dla tankietek Armii Czerwonej oraz wyprodukowały kilkadziesiąt drezyn kolejowych z silnikami spalinowymi. W sumie ponad 2 tysiące bojowych pojazdów mechanicznych otrzymała Armia Radziecka. Ilość niezwykle cenna zwłaszcza, że w tym okresie ani jeden samochód nie przedostał się z zagranicy.

Szybko jednak kończyły się możliwości montowania pojazdów. Park maszyn począł się wyczerpywać. Przed młodą Republiką Radziecką stanęła możliwość rozpoczęcia własnej krajowej produkcji motoryzacyjnej, bądź sprowadzania pojazdów od wzbogaconej na wojnie Ameryki. Tej drugiej możliwości ludzie radzieccy nie brali jednak pod uwagę: zdecydowano się na stworzenie własnego przemysłu budowy samochodów i traktorów.

PIERWSZYM krokiem w tym kierunku było dobranie i wypróbowanie takiego typu samochodu, który najbardziej nadawałby się do eksploatacji w ówczesnych warunkach. Wtym celu utworzony został pierwszy radziecki Samochodowy Instytut Naukowy (NAMI) dla współpracy z przemysłem motoryzacyjnym. Miał on opracowywać nowe, oryginalne konstrukcje i pojazdy, przystosowane do pracy w radzieckim przemyśle i rolnictwie.

W roku 1921 rozpoczęto zgodnie z poleceniem W. I. Lenina przygotowania do produkcji pierwszych samochodów radzieckich. Od tej chwili prace przy budowie nowych ciężarówek posuwały się systematycznie naprzód. Trudności, na jakie natrafiali robotnicy i inżynierowie młodego przemysłu motoryzacyjnego były szybko przezwyciężane, dzięki uświadomieniu i patriotyzmowi ludzi radzieckich.

Twórcy państwa radzieckiego wyraźnie wskazywali na rolę, jaka przypada w socjalistycznej gospodarce Kraju Rad własnym wyprodukowanym samochodom, traktorom i innym pojazdom mechanicznym. W latach dwudziestych wielki kontynuator dzieła Lenina — Józef Stalin pisał:

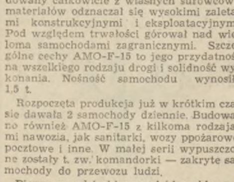
— „Gdy posadzimy ZSRR na samochód, a chłopa na traktor — wtedy niech nas spróbują dogonić szanowni kapitaliści".

ROZUMIAŁ to wezwanie radziecki robotnik i inżynier przemysłu motoryzacyjnego, jako wezwanie rzucone mu przez wodza i nauczyciela mas pracujących, twórcę uprzemysłowienia ZSRR. To też już pierwszy radziecki samochód zbudowany całkowicie z własnych surowców i materiałów odznaczał się wysokimi zaletami konstrukcyjnymi i eksploatacyjnymi. Pod względem trwałości górował nad wieloma samochodami zagranicznymi. Szczególne cechy AMO-F-15 to jego przydatność na wszelkiego rodzaju drogi i solidność wykonania. Nośność samochodu wynosiła 1,5 t.

Rozpoczęta produkcja już w krótkim czasie dawała 2 samochody dziennie. Budowano również AMO-F-15 z kilkoma rodzajami nawozia, jak sanitarki, wozy ppożarowe, pocztowe i inne. W małej serii wypuszczone zostały t. zw. komandorki — zakryte samochody do przewozu ludzi.

Pierwszy radziecki samochód szybko począł sobie zyskiwać uznanie wszystkich użytkowników. Stał się coraz cenniejszy i coraz bardziej nieodzowny w radzieckiej gospodarce. Dziś, gdy Związek Radziecki, największa światowa potęga motoryzacyjna, posiada setki tysięcy najprzeróżniejszych samochodów, pracujących dla gigantycznego budownictwa komunizmu, wspominamy historię powstania pierwszych samochodów radzieckich, niby czasy bardzo odległe. Dzielące nas bowiem od tych wydarzeń 30 lat zostało wypełnione, pod przewodem partii bolszewickiej i Wielkiego Stalina, takim ogromem pracy i sukcesów narodów Związku Radzieckiego, o jakich by nawet nie można było marzyć w kapitalistycznym ustroju.

Po pokonaniu początkowych trudności ludzie radzieccy stworzyli najbardziej nowoczesny przemysł budowy samochodów traktorów i motocykli. Pojazdy wyprodukowane w ZSRR dobrze służą narodom radzieckim, a przyczyniając się do szybszej realizacji stalinowskich planów przeobrażenia przyrody, przyśpieszają nastanie epoki pełnego szczęścia ludzkości — komunizmu.



Potężne trzyosiowe ciężarówki JAZ pracują dziś na wielkich Budowlach Komunizmu.

St. sierż. Walczak

Zimowe zabezpieczenie SAMOCHODU



Jednym z warunków właściwego użytkowania pojazdu jest utrzymanie temperatury wody chłodzącej silnika w przepisanych granicach. Musimy mieć na uwadze, że niedostateczne chłodzenie ujemnie wpływa na ilość zassanej mieszanki (wagowo), ze względu na zwiększenie się jej objętości w dużej temperaturze silnika. Ponadto przebieg spalania mieszanki jest gorszy i ma charakter detonacyjny, przytym zmieniają się również niekorzystne warunki smarowania. Przy nadmiernym natomiast chłodzeniu, benzyna skrapla się w cylindrach, zmywa powłokę olejową z gładzi, powodując zwiększone zużycie cylindrów.

Dlatego też, przed oczekującym nas okresem zimy musimy poświęcić układowi chłodzenia specjalną uwagę.

Przegląd układu chłodzenia zacznijmy od wyszukania wszystkich możliwych nieszczelności i usuńmy je. Mogą tu wchodzić w grę nieszczelność chłodnicy, połączeń gumowych, obudowy pompy wodnej, jej dławików, kurka itp. Dlatego też należy dokładnie sprawdzić chłodnicę, oczyścić jej użebrowania i zalutować wszystkie szczeliny. Dociągnąć opaski złącz gumowych. Jeżeli końce ich schodzą się podłożyć pod nie metalowe podkładki. Przy tej okazji sprawdzić stan samych złączy. Przeciekanie bowiem występuje dość często na skutek ich skruszenia, a czasem i tak bywa — złego połączenia. Mamy tu na myśli takie połączenia, przy których zastosowany został wąż gumowy o nieodpowiedniej średnicy w stosunku do przewodu sztywnego chłodnicy czy kadłuba. Przy ściskaniu takiego złącza łatwo powstaje fałda, przez którą przecieka woda. Nie stosujmy nigdy drutu zamiast opaski stalowej, gdyż może on przeciąć elastyczny przewód gumowy. Takie „opaski" wymienimy.

Nieszczelność obudowy pompy wodnej może być spowodowana zużytą uszczelką między nią a kadłubem silnika lub też zluzowaniem śrub łączących te części. Sprawdźmy więc dociągnięcie tych śrub.

Sprawdźmy następnie kurki spustowe — zużyte należy wymienić.

Jeśli nasz układ chłodzenia nie był dawno czyszczony z kamienia kotłowego, a obecność jego łatwo jest wyczuć, gdyż woda szybko się grzeje i wrze, należy kamień usunąć.

Kamień kotłowy bowiem pogarsza warunki chłodzenia wody, nie tylko jako zły przewodnik ciepła, ale ponadto zmniejsza przekrój rurek chłodnicy wskutek czego mamy gorszy obieg i gorsze chłodzenie wody.

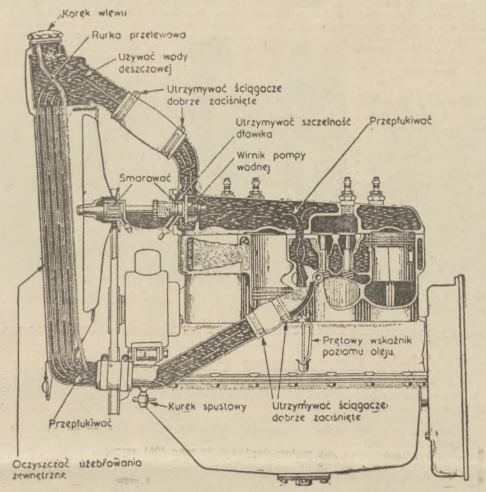
Przygotujmy więc odpowiedni roztwór do przemycia układu chłodzenia zgodnie z instrukcją o przygotowaniu do zimowego okresu eksploatacji.

Miejmy jednakże na uwadze jedno. Roztworu z sodą kaustyczną nie wolno stosować do tych silników, które mają części wykonane ze stopów aluminiowych. Odnosić się to więc będzie przede wszystkim do: „POBIEDY" i „GAZ-51" posiadających aluminiowe głowice. Soda kaustyczna rozpuszcza aluminium, niszczy więc części wykonane z tego materiału.

Przeczyśćmy i sprawdźmy działanie zaworków w pokrywce wlewu.

Nie zapomnijmy wreszcie o termostacie i wietrzniku. Zawór termostatu winien otwierać się i zamykać przy określonej w instrukcji danego pojazdu temperaturze. Dla sprawdzenia jego działania należy go zdjąć i prób dokonać w naczyniu wypełnionym wodą, którą podgrzewamy. Temperaturę wody mierzymy termometrem. Pamiętajmy, że sprawny termostat skróci nam okres nagrzewania silnika w okresie chłodów.

Sprawdźmy dalej stan wietrznika i umocowanie jego skrzydeł oraz naciągnięcie paska napędu wietrznika. Pod naciskiem palca (4—5 kg.) pasek winien się uginać 15—20 mm. Jeśli jest za luźny wyregulujmy jego naciąg.



Sprawdźmy nakoniec żaluzje (GAZ-51) i sprawność ich działania. Cięgło żaluzji winno swobodnie przymykać je i otwierać. Ułatwi nam to regulację chłodzenia wody w chłodnicy i uchroni od możliwości jej zamrożenia.

Nie zapomnijmy też o wskaźniku temperatury wody, który będzie nam umożliwiał kontrolę działania układu chłodzenia. Przy wskaźniku elektrycznym sprawdzimy zaciski i przewody oraz ich umocowanie.

Pamiętajmy ponadto o przygotowaniu i dopaso[illegible]iu pokrowca ocieplającego chłodnicy. [illegible]uńmy drobne uszkodzenia jakie [illegible] wstać w okresie przechowania.

Aby [illegible] w okresie zimy nie nazbierali w naszym układzie chłodzenia zbyt dużych p[illegible]rcji kamienia kotłowego przygotujmy sobie naczynie o pojemności całego układu. Każda woda zawiera bowiem sole mineralne, które tworzą osady (dlatego najlepiej stosować wodę deszczową lub ze śniegu tzw. „miękką" o małej zawartości tych soli). W zimie gdy musimy spuszczać codziennie wodę, przechowujemy ją w przygotowanym czystym naczyniu a tym, żeby można ją było ponownie użyć do chłodzenia. Taka woda nie będzie przyczyniać nam coraz grubszej warstwy kamienia kotłowego.

Jeśli dokładnie i sumiennie dokonamy przeglądu układu chłodzenia i usuniemy niedomagania, zabezpieczymy się tym samym przed niejedną późniejszą przykrością.

Nasi przyjaciele w zimie

Wiele mówi się w związku z przejściem eksploatacji letniej na zimową o należytym przygotowaniu pojazdu do pracy w ciężkich warunkach. Nie od rzeczy będzie przypomnieć o ważnym, choć często lekceważonym zagadnieniu — **o narzędziach kierowcy.**

Niejednokrotnie w deszcz, śnieg, czy mróz przypadnie kierowcy zajrzeć do skrzynki z narzędziami, aby wyciągnąć z niej klucz, wkrętak, czy szczypce. **Jak czułby się kierowca nie znajdując wtedy potrzebnego narzędzia?!**

Pierwszą więc sprawą będzie ukompletowanie zestawu narzędzi.

Drugą, ściśle z nią związaną, to należyty ich stan.

Bo na cóż zda się nam klucz np 14, gdy właściwy wymiar jego będzie ok. 16 i zamiast dociągnąć nakrętkę będzie ją niszczył. Chyba nikt z nas nie chciałby być w skórze kierowcy mozolącego się w czasie „zadymki" nad jedną nakrętką, której w żaden sposób nie może dociągnąć.

Wyobraźmy sobie kierowcę mającego pełny, sprawny zestaw narzędzi, poukładanych w należytym porządku w skrzynce narzędziowej. Taki kierowca szybko znajduje potrzebne mu narzędzie, usuwa niedomagania i po osuszeniu używanego narzędzia składa je do skrzynki i rusza dalej. **Czysty, lśniący zestaw narzędzi chroni go przed każdą niespodzianką.**

Jakie z tego wynikają wnioski:

— Narzędzie to przyjaciel kierowcy, należy dbać o nie, osuszając z wilgoci i lekko smarując dla ochrony przed rdzą.

— Rdza to wróg narzędzia, a więc i kierowcy, który winien ją zwalczać na każdym kroku.

— Smar jest naszym sprzymierzeńcem w walce z rdzą — nie należy go jednak nadużywać, gdyż wchłaniając kurz tworzy warstwy brudu w skrzynce narzędziowej.

Ale to jeszcze nie wszystko, co dałoby się powiedzieć o wykorzystaniu sprzętu w zimie. Wiecie chyba z własnego doświadczenia, że bywają okresy, gdy droga lśni od lodu jak szklanka. **Czy stwierdziłeś — kierowco — stan łańcuchów przeciwślizgowych, które niejednokrotnie pomogą ci w biedzie?!**

A oto jeszcze jeden obrazek drogi w zimie. Biała warstwa śniegu leży na drodze, tworząc miejscami zaspy nie do przebycia. **Czy łopata znajdująca się przy wozie nie stanowi wtedy czynnika decydującego o wykonaniu zadania przez kierowcę?!**

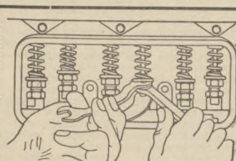
Wypływa z tego wniosek, że doświadczony kierowca, winien dbać o swój saperski, konserwować go i sprawdzać stan uchwytów, aby jego przeoczenie nie spowodowało utraty tak cennego sprzętu.

— „Głową muru nie przebijesz" — mówi przysłowie. Czasem najlepszemu kierowcy przyjdzie szukać pomocy u swego kolegi. **Sprawdź więc — kolego — na wszelki wypadek stan drąga holowniczego i pielęgnuj go.**

Gdy zarówno pojazd, jak i narzędzia przygotojesz należycie do eksploatacji w ciężkich zimowych warunkach, bądź przekonany, że nie spotka cię żadna przykra niespodzianka.

Kpr. Gargasz Jan

REGULACJA ZAWORÓW SILNIKA ZIS—150



Dokręcanie przeciwnakrętki śruby popychacza zaworu po wyregulowaniu luzu.

Zawory należy regulować na normalnie nagrzanym silniku. Temperatura normalnie nagrzanego silnika wynosi 70 — 80°C. Przed przystąpieniem do regulacji zaworów należy: Po odłączeniu przewodów instalacji elektrycznej zdjąć prawy błotnik, odłączyć przewód wietrzenia miski olejowej silnika, od filtra powietrznego. Następnie odkręcić śruby mocujące przewód filtra powietrznego do kolektora ssącego i zdjąć filtr powietrzny razem z przewodem.

Odkręcić śruby zaworów i zdjąć pokrywy z uszczelkami. Następnie obrócić wał korbowy silnika tak, aby zawór wydechowy pierwszego cylindra został całkowicie otwarty tzn. pozostał w najwyższym górnym położeniu. Po wykonaniu powyższego raz jeszcze obrócić wał korbowy o jeden obrót, aby zawór osiadł całkowicie w swoim gnieździe.

Od tej chwili rozpoczynamy właściwą regulację. Między trzonek zaworu, a śrubę regulacyjną popychacza wkładamy szczelinomierz grubości 0,25 mm. Przepisowy luz między trzonkiem zaworu a popychaczem winien wynosić w silniku Zis-120 od 0,20 — 0,25 mm. Jeśli szczelinomierz daje się wsunąć bez wysiłku luz jest zbyt duży i należy go wyregulować.

W tym celu należy:

Przytrzymując popychacz zaworu zwolnić przeciwnakrętkę śruby regulacyjnej popychacza, następnie obracać śrubę w odpowiednim kierunku dotąd, aż szczelinomierz grubości 0,20 mm będzie się dawał wysuwać z niewielkim oporem.

Po wyregulowaniu luzu przytrzymując śrubę popychacza i popychacz dwoma kluczami, trzecim kluczem dokręcić przeciwnakrętkę popychacza. Sprawdzić następnie szczelinomierzem o grubości 0,25 mm luz w regulowanym zaworze. Jeśli szczelinomierz wchodzi swobodnie luz jest za duży i regulację należy powtórzyć.

Przy tym położeniu wału korbowego wyregulować luz zaworu ssącego czwartego cylindra (luz zaworów wydechowych jest taki sam jak u ssących).

W podobny sposób regulujemy pozostałe zawory. W celu ułatwienia sobie pracy przy regulacji pozostałych zaworów obracamy każdorazowo wał o jedną trzecią obrotu. W ten sposób otrzymujemy 6 położeń wału korbowego, przy których będziemy regulować zawory w kolejności jak podaje tabelka.

Po sprawdzeniu i regulacji luzu zaworów należy silnik uruchomić i przesłuchać jego pracę na różnych obrotach. Przy nieodpowiednio wyregulowanych zaworach dadzą się przy tym słyszeć charakterystyczne stuki zaworów. Należy jednak pamiętać, że stuki mogą mieć swą przyczynę nie tylko w źle uregulowanym rozrządzie.

Dokładne określenie przyczyny wywołującej stuki przez obsługiwanie pracującego silnika jest rzeczą trudną i wymaga dużo wprawy i praktyki, jak również znajomości konstrukcji danego silnika.

Położenie wału korbowego	Regulujemy luz zaworu	Położenie wału korbowego	Regulujemy luz zaworu
Pierwsze	1 — wydechowy 4 — ssący	Czwarte	3 — ssący 6 — wydechowy
Drugie	1 — ssący 5 — wydechowy	Piąte	6 — ssący 2 — wydechowy
Trzecie	5 — ssący 3 — wydechowy	Szóste	2 — ssący 4 — wydechowy

Trochę techniki z USAmeryki

Coraz bardziej dziwaczne kształty przybierają samochody, będące tworem amerykańskiej „super techniki". Zwyrodnienie, jakie znalazło swoje odbicie w tzw. „amerykańskim stylu życia" przejawia się również w konstrukcjach samochodowych. Oto jeden z takich przykładów w opracowaniu niemieckiego karykaturzysty.



— Czy to jest samochód?

WIELKIE DNI PAŹDZIERNIKA

POLACY W REWOLUCJI SOCJALISTYCZNEJ

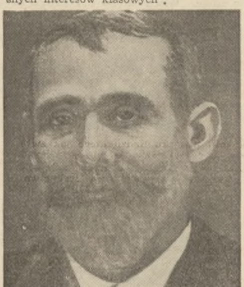
— Rewolucyjny ruch robotniczy w Polsce, który rozpoczął się już X[illegible] wieku i potężniał z każdym rokiem, ściśle współpracował z ruchem robotniczym w Rosji. Rosyjska i polska klasa robotnicza miały bowiem te same cele;
— zniszczyć carat, wyzwolić lud z burżuazyjnego wyzysku kapitalistów i obszarników. W Polsce rewolucyjny ruch robotniczy rozwijał się pod przewodem Socjaldemokracji Królestwa Polskiego i Litwy (SDKPiL).

O rewolucji robotników łódzkich i warszawskich w 1905 r. Lenin tak pisał:

„Bohaterska Polska znów stanęła w szeregach strajkujących, jak gdyby szydząc z bezsilnej wściekłości wrogów, którzy mniemali, że ich ciosy pokonają Polskę, a w rzeczywistości mocniej hartowali jej siły rewolucyjne".

Gdy wybuchła Wielka Rewolucja Październikowa w szeregach jej obrońców znalazło się bardzo wielu robotników — Polaków. Tylko Rewolucja Socjalistyczna mogła przynieść pełne zwycięstwo wieloletniej walce polskiej klasy robotniczej. Tylko dzięki Rewolucji Socjalistycznej robotnik i chłop mogli otrzymać prawa obywatelskie, mogli stworzyć nowe, sprawiedliwe życie. Tylko Rewolucja Socjalistyczna mogła dać Polsce wolność.

Robotnicy polscy fakt ten zrozumieli doskonale. Jak stwierdziła w swej rezolucji I konferencja grup SDKPiL w Rosji, robotnicy polscy stali „niezachwianie w szeregach rewolucyjnego proletariatu Rosji, uważając Rady Delegatów Robotniczych, żołnierskich i włościańskich i Rady komisarzy Ludowych za wyrazicieli własnych interesów klasowych".



Julian Marchlewski

Bronili oni nieugięcie młodej władzy radzieckiej, walcząc z kontrewolucją wewnątrz kraju, dopomagając w obrônie Kraju Rad przed interwencją.

Już w roku 1917 zawiązało się braterstwo broni żołnierzy polskich i radzieckich.

W tym czasie gdy polska burżuazja przyłączyła się do obozu międzynarodowej reakcji i interwencji — polskie masy pracujące stanęły w obronie Republiki Rad — Partia polskiej klasy robotniczej SDKPiL zmobilizowała robotników do szeregów Armii Czerwonej i tworzyła oddzielne polskie jednostki wojskowe walczące z kontrrewolucją.

Bohaterskie polskie rewolucyjne jednostki wojskowe walczyły niemalże na wszystkich odcinkach frontów wojny domowej. Jednym z pierwszych polskich oddziałów był słynny „Pierwszy Rewolucyjny Pułk Polski", który w roku 1918 wszedł w skład Armii Czerwonej jako: Czerwony Pułk Rewolucyjnej Warszawy".

Do Armii Czerwonej należały także następujące pułki polskie: Lubelski Pułk Strzelecki, Siedlecki Pułk Strzelecki, Warszawski Pułk Czerwonych Huzarów, Mazowiecki Pułk Czerwonych Ułanów, Polska Artyleria Czerwona i liczne inne formacje wojskowe. Dzięki SDKPiL utworzona została w Tambowie, latem 1918 r. Zachodnia Dywizja Strzelców. Walczyła ona na polach Rosji, w Białorusi, Ukrainie, i Litwie. Broniła Pierwszego Państwa proletariackiego przed awanturniczymi atakami Piłsudskiego. Broniąc Rewolucji Październikowej — walczyła o przyszłość własnej ojczyzny, o Polskę robotniczo-chłopską. Wierna zasadom proletariackiego internacjonalizmu, Zachodnia Dywizja Strzelców przyjmowała do swych szeregów żołnierzy różnych narodowości, lecz jej podstawowe kadry pozostały polskie.



Karol Świerczewski

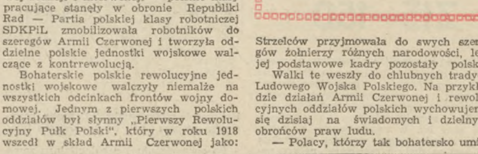
Walki te weszły do chlubnych tradycji Ludowego Wojska Polskiego. Na przykładzie działań Armii Czerwonej i rewolucyjnych oddziałów polskich wychowujemy się dzisiaj na świadomych i dzielnych obrońców praw ludu.

— Polacy, którzy tak bohatersko umieli walczyć na frontach Rewolucji, byli również jej współkierownikami, a potem współtwórcami Państwa Radzieckiego. Feliks Dzierżyński, zahartowany rewolucjonista, był jednym z najbliższych towarzyszy Lenina i Stalina. Walkę o wyzwolenie ludu polskiego jaką toczył przez całe swe życie zawsze łączył ze zwycięstwem proletariatu w Rosji. Toteż w tych przełomowych dla całego świata dniach oddawał wszystkie swoje siły dla zwycięstwa Rewolucji, stojąc na czele Nadzwyczajnej Komisji do walki z kontrrewolucją, a później — na czele Najwyższej Rady Gospodarstwa Narodowego. Podobnie wysokie funkcje pełnił Julian Marchlewski — gorący patriota, i internacjonalista, który czynnie organizował ruch robotniczy w Polsce i Niemczech, a od 1918 roku niezmordowanie współpracował nad tworzeniem pierwszego w świecie państwa socjalistycznego. Był on na stanowisku rektora Uniwersytetu Mniejszości Narodowej Zachodu.

Wychowankiem Wielkiej Rewolucji Październikowej był Karol Świerczewski — żołnierz rewolucji na różnych frontach walki z faszyzmem. Dowódca II Armii Wojska Polskiego podczas II wojny światowej — walczył w 1917 roku przeciwko atamanowi Skoropackiemu na Ukrainie i przeciwko imperialistycznej armii niemieckiej pod Orszą.

Nasz Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Konstanty Rokossowski hartował swój talent bojowy, gromiąc bandy kontrrewolucyjne w Wołogdzie, na Uralu pod Świerdłowskiem, pod Permem Nowosybirskim, Krasnojarskiem, Omskiem, Irkuckiem oraz we Wschodniej Rosji i w Mongolii. Pogromca hitlerowców spod Stalingradu, wielki wychowanek stalinowskiej szkoły zwycięzców rozpoczynał swą drogę bojownika o wolność ludów w armii robotników i chłopów zrodzonej w dniach Wielkiego Października.

Czcimy wszyscy pamięć naszych rodaków, którzy walczyli w szeregach wyzwoleńczej armii robotników i chłopów oraz kochamy tych, którzy dzisiaj ofiarnie służą masom pracującym i wielkiej sprawie utrwalenia pokoju.



Feliks Dzierżyński

Pieśń Czerwonego Pułku Warszawy

Nie panom wysługiwać się,
Nie tron ich wspierać krwawy —
Wolności ludu bronić chce
Czerwony Pułk Warszawy!

Nie otumanią słowa nas
Z pałacu, czy z ambony —
Przewodni znak robotniczych mas
To sztandar nasz Czerwony!

Nam szepczą: Polska — święta rzecz,
Więc — polskim panom służyć...
I chłopską krew i pański miecz
Dla dobra kraju użyć...

A my odkrzykniem: wara wam,
Roboczej krwi złaknionym,
Od naszych bram — wszak wstaje [„cham"
I wali wasze trony!

Nie wrogiem naszym obcy lud
Czy padły, czy zwycięzca.
Nam wrogiem ten, co dzierży knut,
Obcy czy swój ciemięzca!

Nie otumanią słowa nas,
Z pałacu czy z ambony,
Przewodni znak robotniczych mas
To sztandar nasz Czerwony!

Wyrośli m z tych mazurskich pól
Z warszawskich piwnic piekła —
Dręczył nas car i gnębił król,
I zgraja panów wściekła!

Dawalim życie im, swój los,
Oni nam — głód i nędzę...
Dziś śmierć im wieści buntu głos
Dziś kres ich złej potędze!

Dawalim pracę im i krew!...
Oni nam — śmiech szyderczy...
Dziś kulą im zanucim śpiew,
Dziś katom proch zaskwierczy!...

Hej towarzysze! Naprzód marsz
Za bratnich mas miliony!
Wyzwoli braci w ogniu szarż
Warszawy Pułk Czerwony!

Wysoko wzniesie sztandar swój
Radosny sztandar krwawy —
Gdy ruszy w bój, w śmiertelny bój
Czerwony Pułk Warszawy!

AD. KOZIARSKI

W. MAJAKOWSKI

WŁODZIMIERZ ILJICZ LENIN

(fragment poematu)

**Kiedy
odmierzam
dni, którem przeżył,
szukając —
gdzie gorejący wątek
ten sam październik
staje jak świeży,
dwudziesty piąty —
to był początek.
Z ostrzy
bagnetów
trzaskanie iskier,
marynarz
bomby niby piłki miota.
Pod Smolnym
jak pod zjątrzonym
mrowiskiem
w taśmach nabojów
straż przy kulomiotach.
— Was
przywołuje
towarzysz Stalin.
To tam,
na prawo
drzwi
trzecie
— Towarzysze,
nie zwlekać.
Ruszajcie dalej.
Do aut pancernych,
na pocztę jedźcie. —
— Robi się —
odszedł
i w mrok się worał,
i tylko
na wstążce
marynarskiej
pod lampą
zabłysło —
„Aurora".
Tu biegł ktoś z rokazem,
tam zamek zazgrzytał,
na lewym kolanie
ktoś naboje
zmienił
Z drugiego końca
chyłkiem przez korytarz
niepostrzeżenie przemknął się
Lenin.
Choć do niejednej
już powiódł ich bitwy,
nawet z portretów
nie znali Iljicza.
Tłoczyli się
pchali, ostrzej od brzytwy
żołnierz przez ramię
żołnierza
krzyczał.
W tej pożądanej żelaznej burzy
Iljicz
jak gdyby zaspany kroczył
przystawał
ręce
za plecy założył,
z ukosa
wpijał znurzone oczy,
W jakiegoś chłopca
w drachach
w onuckach,
wraził spojrzenie — celność straszliwa,
jak gdyby
serce ze słów wyłuskał,
duszę
spod kanwy zdań
wymotywał
I już wiedziałem —
wszystko
zrozumiane
pojmie,
uchwyci
ten wzrok jak łowca —
i wrzawę chłopstwa,
i frontu lament
wolę nobelca
i wolę putiłowca
Setkę
guberni
w mózgu swoim scalił.
dźwigał
z półtora
miliarda
ludzi.
Swiat
w ciągu nocy
ważył na szali
by go nad ranem zbudzić:
— Do wszystkich.
Do wszystkich.
Do wszystkich
frontów od krwi pijanych
od wszystkich
przybitych trudem,
w niewolę
bogaczom oddanych:
Władza radom.
Ziemia chłopom.
Pokój ludom.
Chleb głodnym.**

„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680. wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 2687—2-B-44680